



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 185/2025**OBJETO:** Aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 14/2024, que trata das sugestões e contribuições realizadas às minutas de Edital e Contrato e aprimoramento dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visa a concessão para exploração do empreendimento ferroviário EF-118.**ORIGEM:** Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON)**PROCESSO (S):** 50500.185130/2024-26**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Despacho nº 13527/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** por aprovar o Relatório Final da Audiência Pública nº 14/2024 e autorizar o encaminhamento ao Ministério dos Transportes e ao TCU.**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta para aprovação do Relatório Final da Audiência Pública nº 14/2024 (Relatório nº 17/2025 – SEI 37738580), que teve por objetivo colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, bem como ao aprimoramento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), visando à concessão para exploração do empreendimento ferroviário EF-118, no trecho compreendido entre os municípios de Santa Leopoldina/ES e Nova Iguaçu/RJ.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio de Resolução nº 47, de 6 de julho de 2018, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI opinou favoravelmente pela qualificação do empreendimento referente à EF-118 no âmbito daquele Programa. Já por meio do Decreto nº 12.608/2025, de 1º de setembro de 2025º projeto foi formalmente qualificado no PPI e incluído no Programa Nacional de Desestatização – PND, nos termos do disposto na Lei nº 9.491/1997.

2.2. Os estudos da EF-118 são fruto da iniciativa do Porto do Açu S.A., empresa controlada pela Prumo Logística, que elaborou o EVTEA do trecho entre os Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, sob supervisão da INFRA S.A. e acompanhamento do Ministério dos Transportes (MT).

2.3. A INFRA S.A. realizou análise detalhada dos estudos contratados, bem como validou suas premissas e acompanhou a emissão de todas as dimensões técnicas, econômicas, operacionais e socioambientais. As versões finais de tais estudos foram encaminhadas à ANTT em agosto de 2025, acompanhadas da Nota Técnica nº 39/2025/SUFER-INFRA S.A., que atestou a conformidade e a completude do EVTEA.

2.4. Os estudos do projeto foram doados ao Governo Federal pelo Porto do Açu S.A., que faz a gestão de complexo portuário e industrial privado, situado no município de São João da Barra/RJ, e será diretamente impactado pela implantação da ferrovia.

2.5. Por meio da Deliberação nº 552, de 19 de dezembro de 2024, a Diretoria Colegiada da ANTT submeteu a processo de participação e controle social (PPCS), na modalidade de Audiência Pública, as minutas de Edital e Contrato.

2.6. O período para recebimento de contribuições ocorreu entre os dias 30 de dezembro de 2024 até as 18 (dezoito) horas do dia 12 de fevereiro de 2025, tendo sido realizadas sessões presenciais em Brasília/DF, Vitória/ES e no Rio de Janeiro/RJ. Além do recebimento de contribuições orais durante as sessões públicas, foi disponibilizada a oportunidade de manifestação por escrito, por meio do Sistema de Participação e Controle Social (ParticipANTT), constante no portal da ANTT.

2.7. Foram recebidas 182 (cento e oitenta e duas) contribuições, das quais 13 (treze) foram aceitas, 107 (cento e sete) foram aceitas parcialmente e 62 (sessenta e duas) foram rejeitadas, conforme consta no Relatório Final de Audiência Pública nº 014/2024 (SEI 36445525).

2.8. Ato contínuo, o processo foi remetido à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para análise do ponto de vista jurídico, tendo ela realizado, por meio do Despacho nº 13267/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 37620610), pedido de esclarecimentos à Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) acerca do projeto.

2.9. Por meio da Nota Técnica Conjunta nº 11/2025/GEFER/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI 37749521) e do Relatório Final de Audiência Pública nº 17/2025 (SEI 37738580), a SUCON prestou os esclarecimentos solicitados pela PF-ANTT.

2.10. Em seguida, por intermédio do Despacho nº 13527/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 37791288), exarado pelo Procurador-Geral da Procuradoria Federal junto à ANTT, a PF-ANTT manifestou-se pela viabilidade de submissão do projeto à análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

2.11. O processo foi distribuído por prevenção a esta Diretoria para análise e proposição ao Colegiado (Despacho GAB-DG 37246768), tendo em vista a designação *ad hoc* realizada por meio do Despacho DG 28358542.

2.12. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A ferrovia da EF-118 integra o Anel Ferroviário do Sudeste, possui extensão de 575km (quinhentos e setenta e cinco quilômetros) e constitui corredor logístico estratégico, projetado para interligar o Porto do Açu/RJ ao litoral do Espírito Santo, promovendo a integração da malha ferroviária do Sudeste e garantindo o acesso ferroviário a importantes terminais portuários.

3.2. Com relação aos estudos, eles foram atualizados à luz das diretrizes emitidas pela Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF) do Ministério dos Transportes (MT), que indicaram:

- a) A adoção integral da bitola métrica;
- b) A inclusão do trecho Anchieta-Santa Leopoldina como parte essencial da concessão;
- c) O tratamento do Trecho Sul (Nova Iguaçu-São João da Barra) como investimento adicional contingente; e
- d) A obtenção da licença prévia pelo poder público, ficando a licença de instalação sob responsabilidade da concessionária.

3.3. Tais diretrizes foram incorporadas às minutas de Edital e Contrato submetidas ao processo de participação e controle social, por meio da Audiência Pública nº 14/2024.

3.4. No que tange ao PPCS, verifica-se que ele foi conduzido em estrita observância à Lei nº 10.233/2001 e à Resolução nº 6.020/2023. A Audiência Pública nº 14/2024 operou em formato híbrido, com sessões presenciais em Brasília/DF, Vitória/ES e Rio de Janeiro/RJ, garantindo ampla acessibilidade aos interessados.

3.5. Foram recepcionadas 101 (cento e uma) contribuições válidas, conforme detalhado no Relatório Final da Audiência Pública nº 17/2025 (SEI 37738580). A análise técnica demonstrou que as manifestações foram devidamente tratadas, resultando em ajustes pertinentes nas minutas de Edital e Contrato, bem como no aprimoramento dos Cadernos de Engenharia e Socioambientais. O Relatório Final, portanto, não apenas cumpre uma formalidade, mas reflete o amadurecimento do projeto sob o escrutínio da sociedade e do mercado.

3.6. O projeto da EF-118, além de se revelar importante corredor logístico que promoverá a integração de capitais, ferrovias e portos do Sudeste, traz consigo, também, importantes inovações do ponto de vista de governança e de modelo de outorga, motivo pelo qual se mostra necessário abordar, de forma breve, os principais pontos do projeto.

Objeto da Concessão:

3.7. O projeto em questão contempla a construção da infraestrutura ferroviária, a exploração da infraestrutura e os serviços de operação ferroviária.

3.8. Os estudos indicaram que o modelo base aplicável à EF-118 compreende a gestão e disponibilização de infraestrutura, com operação por material rodante de terceiros, por meio de acesso não discriminatório por direito de passagem. Contudo, tal fator não indica que se trata de uma concessão estritamente de exploração de infraestrutura, pois é previsto, também, o direito de a concessionária operar o serviço de transporte, tal como em todas as modelagens tradicionalmente reguladas pela Agência.

3.9. A Nota Técnica Conjunta nº 11/2025/GEFER/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI 37749521) esclarece esse ponto, indicando que embora o estudo preveja que o modelo mais otimizado seria que o material rodante pudesse ser compartilhado pelas concessionárias conectadas à malha da EF-118 (Estrada de Ferro Vitória Minas e Ferrovia Centro-Atlântica), já que as cargas seriam originadas ou destinadas a pontos que envolverão malha diversa da EF-118, é possível que o concessionário realize estratégia diversa e tenha a possibilidade de operar, assim como as demais concessionárias, senão vejamos:

(...)

Esclarece-se, portanto, que é intencional à estruturação a previsão de uma concessão que contemple exploração de infraestrutura e serviços de operação ferroviária. Embora tenha sido resultado dos estudos de viabilidade que o modelo base aplicável à EF-118 compreende a gestão e disponibilização de infraestrutura, com operação por material rodante de terceiros, por meio de acesso não discriminatório por direito de passagem, isso não deve ser entendido como uma concessão estritamente de exploração de infraestrutura. Isso porque o objeto pretendido prevê também o direito à concessionária de operar o serviço de transporte, assim como em todas as modelagens tradicionalmente reguladas pela ANTT.

A inovação contida nesta modelagem, nesse sentido, resume-se à não previsão de material rodante para fins de operação própria. Isso porque entendeu-se como modelo mais otimizado que tal material rodante possa ser compartilhado pelas concessionárias a serem conectadas com a malha da EF-118, inicialmente EFVM e FCA, uma vez que as cargas identificadas no estudo técnico necessariamente serão originadas ou destinadas a pontos que envolverão malha diversa da EF-118. Sendo assim, as opções possíveis seriam a utilização de material rodante da própria EF-118 ou o já existente nessas outras malhas, sendo essa última a opção preferencial pela sua economicidade, otimizando o projeto. Contudo, se houver estratégia diversa do cenário base traçado, será garantido ao concessionário a possibilidade de operar como qualquer outra concessionária ferroviária regulada pela ANTT, hipótese em que devem estar previstos no contrato todas as prerrogativas e obrigações que emanam da prestação do serviço de transporte.

É essencial registrar que o modelo não foi escolhido isoladamente pela ANTT. A diretriz formalmente enviada pelo Ministério dos Transportes orientou expressamente a ANTT a estruturar concessão voltada à implantação, gestão e disponibilização da infraestrutura da EF-118. Dessa forma, o projeto foi estruturado sendo determinado que a Concessionária possua como função mínima a disponibilização e gestão da infraestrutura. Essa característica, contudo, não afasta a possibilidade de que a concessionária possa, a seu critério, atuar também na prestação do serviço de transporte ferroviário. Assim, o objeto do contrato reflete a diretriz ministerial, sendo coerente com o marco legal das ferrovias pela Lei nº 14.273/2021.

(...) (grifos nossos)

3.10. Portanto, o modelo de concessão proposto se mostra diverso ao tradicional, em que a concessionária é responsável pela implantação e gestão da infraestrutura, podendo, também, realizar a prestação do serviço de transporte ferroviário.

Trecho Sul:

3.11. O projeto da EF-118 foi segmentado em 2 (duas) fases distintas, justificadas por razões técnicas, econômicas e diretrizes de política pública:

I - **Fase Obrigatória (Trechos Central e Norte):** Compreende a ligação entre São João da Barra/RJ e Santa Leopoldina/ES, conectando-se à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Possui viabilidade autônoma e constitui o objeto imediato da concessão; e

II - **Fase Condicional (Trecho Sul):** Abrange o trecho entre São João da Barra/RJ e Nova Iguaçu/RJ, conectando-se à malha da MRS. É tratado como um módulo de expansão condicional, cuja execução depende de diretriz do Ministério dos Transportes, viabilidade técnica comprovada e acordo entre as partes, conforme critérios objetivos previstos no contrato.

3.12. Segundo a Nota Técnica Conjunta nº 11/2025/GEFER/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI 37749521), a divisão da EF-118 em uma fase obrigatória e outra condicional decorre de razões técnicas relacionadas a diferentes níveis de maturidade de estudo, bem como às diretrizes de políticas públicas expressas do Ministério dos Transportes, amparada na Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, a qual prevê a possibilidade de estruturação escalonada de projetos.

3.13. Este foi um ponto em que houve questionamento da PF-ANTT, por meio do Parecer nº 00238/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 37620565), oportunidade em que aquele órgão de assessoramento jurídico entendeu haver “indefinição” no tratamento do Trecho Sul. O ponto foi esclarecido por meio da Nota Técnica Conjunta nº 11/2025/GEFER/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI 37749521):

(...)

No Parecer nº 00238/2025/PF-ANTT/PGF/AGU, a PF-ANTT aponta, em seu item 62, que haveria “indefinição” no tratamento do Trecho Sul, sugerindo que a separação entre Trechos Norte/Central e Trecho Sul teria decorrido de sucessivas alterações de escopo após a constatação de inviabilidade do projeto integral. Essa percepção, entretanto, não corresponde à modelagem efetivamente adotada. A divisão da EF-118 em um núcleo contratual obrigatório (Norte e Central) e um módulo condicional de expansão (Trecho Sul) decorre de razões técnicas relacionadas a diferentes níveis de maturidade de estudo, bem como às diretrizes expressas do Ministério dos Transportes, amparada na Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, que prevê a possibilidade de estruturação escalonada de projetos, com a segmentação de trechos da malha ferroviária, à luz do cenário fático-setorial, orçamentário e fiscal da época.

A modelagem da EF-118 é plenamente definida e juridicamente segura: os Trechos Norte e Central compõem o objeto imediato e integral da concessão, enquanto o Trecho Sul é disciplinado como expansão potencial, sujeita a condições objetivas previstas no Anexo 6, que estabelece requisitos técnicos, ambientais, de engenharia, de interface operacional e de viabilidade econômico-financeira para eventual inclusão.

Não procede, portanto, a alegação de que haveria ausência de estudos sobre a essencialidade ou autonomia dos trechos. Os estudos existentes demonstram que os Trechos Norte e Central possuem viabilidade operacional e econômico-financeira autônoma, ancorada principalmente pela conexão com o Porto do Açu e pela demanda já identificada para essas seções.

A razão pela qual o Trecho Sul não compõe o escopo obrigatório do contrato não é falta de clareza ou subdimensionamento, mas sim a necessidade, reconhecida pelo próprio Anexo 6, de elaboração de estudos específicos adicionais que permitam estimativas mais precisas de demanda incremental, intervenções de engenharia e custos associados à transição da EF-103, que possui características operacionais e de infraestrutura diversas. Justamente por isso, o Anexo 6 exige a realização de estudos dedicados sobre viabilidade, custos, demanda e interfaces operacionais, estabelecendo que a eventual inclusão do Trecho Sul somente ocorrerá se, após tais estudos e após diretriz expressa do Ministério dos Transportes, houver viabilidade comprovada e acordo entre as partes. Assim, a ausência de precificação *ex-ante* não é falha, mas sim um atendimento de diretriz de política pública voltada a evitar a transferência de riscos ainda não quantificados aos licitantes e a preservar a higidez da competição, evitando comportamento defensivo e sobreprecificação decorrente de incertezas.

No item 63, a Procuradoria manifesta preocupação de que a inclusão futura do Trecho Sul, sem nova licitação, poderia ser incompatível com os princípios da competitividade e da busca pela proposta mais vantajosa. Tal preocupação é compreensível, mas não se aplica ao caso concreto. O Trecho Sul não será incluído automaticamente, nem há qualquer direito subjetivo do concessionário à sua incorporação. A inclusão é condicional, depende de diretriz do Ministério dos Transportes, de conclusões técnicas favoráveis e, sobretudo, de acordo entre as partes, conforme previsto expressamente no Anexo 6. Não há, portanto, posição negocial privilegiada, tampouco exclusividade injustificada. A inclusão posterior de trechos ou obras em concessões já existentes é amparada pelo art. 65 da Lei nº 8.987/1995 e amplamente utilizada em setores como aeroportos, portos e rodovias, sempre que há razões técnicas, econômicas ou de política pública que recomendam modular o objeto e compatibilizar o investimento com o estágio de maturidade dos estudos.

Por fim, no item 64, a Procuradoria apresenta uma dicotomia: se o Trecho Sul é essencial, ele deveria integrar o objeto imediato; se não é essencial, sua previsão como investimento contingente geraria insegurança. Pode-se afirmar, no entanto, que apesar do Trecho Sul ser considerado estratégico para a futura integração ferroviária da Região Sudeste, ele é não essencial para a viabilidade inicial. Complementa-se, ainda, que os Trechos Norte e Central são plenamente viáveis e autônomos, e sua execução não depende do Trecho Sul. Ao mesmo tempo, o Trecho Sul representa uma oportunidade relevante de integração com a malha da MRS e com a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, razão pela qual sua previsão contratual é importante do ponto de vista de planejamento de médio prazo. Destaca-se que a sua possibilidade de inclusão representa uma forma condicional, transparente e dependente de estudos específicos. O modelo adotado, núcleo obrigatório e expansão condicional, é, portanto, o mais prudente, equilibrando previsibilidade, flexibilidade, segurança jurídica e eficiência regulatória.

(...) (grifos nossos)

3.14. Portanto, verifica-se que o faseamento proposto na modelagem do projeto se mostra aderente ao nível de maturação dos estudos, bem como às diretrizes de política pública oriundas do Ministério dos Transportes.

3.15. Além disso, também decorrente de diretriz de política pública é a inclusão do Ramal de Anchieta na estruturação do presente projeto, decorrente de sugestão apresentada no decorrer do PPCS e das tratativas referentes ao contrato da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM).

3.16. O contrato da EFVM poderia contemplar a construção do Ramal de Anchieta como investimento adicional, com direito a reequilíbrio econômico-financeiro, tendo o Ministério expedido diretriz determinando o acionamento do gatilho deste investimento.

3.17. Ocorre que a ANTT expediu Ofício ao Ministério dos Transportes em que requereu complementos acerca da diretriz, alertando existir expectativa de que o reequilíbrio superaria a outorga disponível. Ato contínuo, a Vale comunicou ao Ministério manifestando preferência por não executar o Ramal de Anchieta e pagar a outorga, evitando acionar a cláusula de reequilíbrio.

3.18. Sobre esse tema, a SUCON assim se manifestou:

Com efeito, a proposta de pagamento de outorga pela Vale, somada à diretriz do Ministério para integrar o uso de recursos advindos da MRS e Rumo, produz uma solução mais eficiente, já que: (a) neutraliza o risco fiscal, pois a Vale transferiria apenas o residual da outorga, sem acionar o reequilíbrio do Ramal de Anchieta; (b) preserva o contrato da EFVM, ao evitar o consumo integral da outorga e a potencial geração de passivo; e (c) garante previsibilidade financeira para completar as transferências devidas pela Rumo e pela MRS.

Verifica-se, também, uma racionalidade econômica, associada a aspectos da operação ferroviária, já que é mais eficiente que o Ramal de Anchieta permaneça integrado ao escopo do próprio concessionário, evitando fragmentação operacional e garantindo maior alinhamento de incentivos.

O Despacho nº 197/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF elucida a necessidade de incorporação e emissão de diretriz para a INFRA, com as seguintes justificativas:

4. Em síntese, a análise técnica realizada pela SUFER-INFRA destaca que, inicialmente, havia expectativa de que a VALE, concessionária da EFVM, implantasse o trecho Santa Leopoldina-Anchieta ou Ramal Anchieta, o que gerava forte dependência da futura concessão da EF-118 em relação ao cumprimento dessas obrigações.

5. Essa configuração trazia riscos elevados de atraso, inexecução ou conflitos contratuais, podendo comprometer a viabilidade do projeto:

6. "[...] o principal risco reside na incerteza quanto à efetiva entrega da infraestrutura em tempo hábil e nos termos necessários à funcionalidade do projeto. A possibilidade de atraso, inexecução ou mesmo o surgimento de divergências contratuais relacionadas a essa infraestrutura implicava impacto direto sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, com potencial acionamento dos dispositivos contratuais de reequilíbrio e prorrogação de prazos. Em cenário mais grave, a não implantação tempestiva poderia comprometer a própria viabilidade do contrato, ensejando a sua extinção antecipada e a consequente obrigação de indenizações, nos termos previstos."

7. O Ramal Anchieta é infraestrutura essencial ao projeto, a exclusão do Ramal resulta na desconexão entre a EF-118 e a malha ferroviária existente, comprometendo a coerência do sistema, ao quebrar a continuidade da malha e limitando severamente sua funcionalidade, impossibilitando o projeto de cumprir sua vocação como vetor de articulação regional.

8. A proposta de incluir o referido trecho no escopo da EF-118 é vista como solução eficaz para mitigar esses riscos, ao garantir a conectividade física do sistema e ampliar a autonomia do novo operador. Contudo, essa medida exige cautela quanto ao modelo de financiamento, pois o investimento adicional (CAPEX) pode elevar o déficit de viabilidade do projeto.

9. Para além disso, a internalização do trecho também gera efeitos positivos na estrutura de receitas, ao transformar despesas com direito de passagem em receita direta da concessionária, mesmo que o volume transportado permaneça o mesmo. A medida, portanto, melhora a segurança operacional e financeira do projeto, desde que acompanhada de ajustes adequados na modelagem econômico-financeira.

10. Por fim, a SUFER INFRA destaca que ambos os cenários em discussão são alternativas tecnicamente viáveis e juridicamente exequíveis, cada uma com suas especificidades quanto a governança, cronogramas, alocação de riscos e estruturação econômico-financeira e conclui que o cenário em que a atribuição da responsabilidade pela implantação do Ramal Anchieta seja da futura concessionária da EF-118, apresenta maior eficácia do ponto de vista da mitigação de importantes riscos contratuais e operacionais, uma vez que reduz as incertezas oriundas da dependência de implantação de infraestrutura essencial ao projeto por terceiros.

Recebidas as diretrizes ministeriais, a Infra S.A. procedeu à atualização dos estudos e depois os apresentou à SNTF. Assim, uma versão atualizada dos estudos foi encaminhada à Agência por meio do Ofício nº 852/2025/SNTF (SEI 10180644).

Assim, a utilização coordenada da outorga da Vale na operação de investimento cruzado para a EF-118 — ampliada com os aportes de MRS e Rumo — foi considerado como adequado para que o investimento na EF-118 avance com previsibilidade. (Nota Técnica Conjunta nº 11/2025/GEFER/GEREG/SUCON/DIR-ANTT – SEI 37749521)

Estrutura de Financiamento:

3.19. No âmbito da realização do EVTEA, verificou-se que o projeto não apresenta viabilidade econômico-financeira considerando exclusivamente os fluxos de receitas e custos diretamente associados à exploração da ferrovia pela concessionária.

3.20. Assim, para suprir o dito “gap de viabilidade”, a SNTF se manifestou no sentido de se utilizar recursos oriundos de investimentos cruzados, sendo provenientes de recursos decorrentes dos consensos celebrados com a MRS Logística S.A. e com a Rumo Malha Paulista S.A. Além disso, foi disponibilizada, ainda, a utilização do valor de outorga livre da EFVM, se necessário.

3.21. Na Nota Técnica nº 24/2025/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF, foram detalhados os valores de transferências que devem ser considerados nas minutas de Edital e Contrato de Concessão da EF-118:

Em complementação às informações que foram registradas por meio do Ofício nº 1006/2025/SNTF (SEI 10366685), ressaltamos novamente a necessidade de fazer constar nas minutas de edital e contrato de concessão que os valores serão providos por meio dos recursos decorrentes dos consensos celebrados com a MRS Logística e a Rumo Malha Paulista - RMP, além de recursos providos pela VALE.

Os valores de transferências que devem ser considerados nas minutas de edital e contrato de concessão são: a) MRS: R\$ 2.796.000.000,00 (Dois bilhões e setecentos e noventa e seis milhões de reais), conforme termo de autocomposição; b) Rumo Malha Paulista: R\$ 502.500.000,00 (Quinhentos e dois milhões e quinhentos mil reais), conforme 7º termo aditivo; c) Vale EFVM: R\$ 826.100.000,00 (oitocentos e vinte e seis milhões e cem mil reais), conforme 3º termo aditivo. Este valor pode variar conforme remuneração dos valores das demais concessionárias nas contas vinculadas e resultado do leilão.

(...) (grifos nossos)

3.22. Tal procedimento de utilização dos valores decorrentes dos investimentos cruzados e da receita de outorga livre se mostra aderente à Política Nacional de Outorga Ferroviária.

3.23. Outrossim, é possível, ainda, caso os recursos de natureza privada não se mostrem suficientes para a conclusão do projeto, que se lance mão da utilização de recursos públicos para cobrir eventual “gap de viabilidade”, tendo a Secretaria do Orçamento Federal (SOF) criado fonte orçamentária exclusivamente destinada à aferição de recursos ferroviários.

3.24. Conforme se depreende do Despacho nº 13527/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 37791288), a utilização de recursos públicos ou privados decorrentes de investimentos cruzados destinados ao financiamento da execução de obras e da aquisição de bens reversíveis é plenamente possível, senão vejamos:

21. Sobre esse ponto, reiteram-se os termos do Despacho nº 12991/2025/PF-ANTT/PGF/AGU, que analisou de forma acurada a legalidade do instituto jurídico. Sem prejuízo disso, aproveita-se a oportunidade para reforçar a necessidade de distinguir, de maneira inequívoca, a transferência de recursos públicos destinada à composição da remuneração de parceiros privados em projetos de Parceria Público-Privada, regidos pela Lei nº 11.079/2004, da transferência de recursos — públicos

ou privados decorrentes de investimentos cruzados — voltada à compensação por investimentos realizados em bens reversíveis no âmbito de projetos concessionários regidos pela Lei nº 8.987/1995.

22. **Diferentemente da transferência de recursos voltada à composição parcial ou integral da remuneração devida ao contratado em concessões patrocinadas e administrativas, respectivamente — na forma de contraprestação pecuniária, prevista nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.079/2004 —, os aportes públicos constituem recursos destinados exclusivamente ao financiamento da execução de obras e da aquisição de bens reversíveis. Ou seja, não se trata de custeio da prestação dos serviços, mas de investimentos em bens que reverterão ao Poder Público ao término do contrato**, conforme bem sintetiza Rafael Wallbach Schwind nos seguintes termos:

“(…) o [aporte público] corresponde, em verdade, a uma indenização de natureza reparatória pelos gastos e dispêndios incorridos pelo contratado para a construção de bens que deverão ser mantidos e devolvidos ao Poder Público ao final do contrato, não sendo então computada como receita, para fins de tributação. Nesse caso, não se está, assim, a falar de uma receita a ser percebida pelo privado, mas sim num ressarcimento pelos investimentos que ele realizou em patrimônio de outrem — no caso, em infraestrutura pública que reverterão ao Poder Público ao término do contrato.”(SCHWIND, Rafael Wallbach. Subvenções, transferências e aporte de recursos nas Parcerias Público-Privadas. In: JUSTEN FILHO, Marçal; SCHWIND, Rafael Wallbach (Org.). Parcerias Público-Privadas: reflexões sobre os 10 anos da Lei 11.079/2004. 1. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015, p. 400.) **(grifos nossos)**

3.25. Com relação aos demais aspectos jurídicos, a Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Despacho nº 13527/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 37791288) atestou que o projeto atende aos requisitos de legalidade, viabilidade e segurança jurídica compatíveis com a sua materialidade e complexidade, motivo pelo qual entendeu como adequado o prosseguimento da etapa de submissão ao TCU.

3.26. Por fim, verifica-se que o Plano de Outorga (SEI 37760235) foi elaborado em conformidade com a Portaria nº 1.061/2022, que estabelece a política de outorga e os procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria atinentes à exploração da infraestrutura de transporte ferroviário federal.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o acima exposto, **VOTO** por:

- a) Aprovar o Relatório Final da Audiência Pública nº 14/2024, realizada no período de 30 de dezembro de 2024 a 12 de fevereiro 2025, que teve como objetivo tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e do Contrato e aprimoramento dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visa à concessão para a construção e a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária no trecho da EF-118, compreendido entre o município de Santa Leopoldina/ES e o município de São João da Barra/RJ;
- b) Determinar a divulgação do Relatório Final da Audiência Pública nº 14/2024 no sítio eletrônico da ANTT; e
- c) Propor ao Ministério dos Transportes o Plano de Outorga para a concessão do empreendimento ferroviário da EF-118.

Brasília, 17 de dezembro de 2025.

(assinado eletronicamente)

FELIPE QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 17/12/2025, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **37924222** e o código CRC **D429CD7D**.